

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Jueves, 3 de julio de 2003; 18:45 horas
Lugar	Aeropuerto de Zaragoza

AERONAVE

Matrícula	EC-DKC
Tipo y modelo	PIPER PA-28-181

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-360-A4M
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	35 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	56 horas
Horas de vuelo en el tipo	Sin datos

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Pata de morro y hélice
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Placer
Fase del vuelo	Aterrizaje – Toma de contacto

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

La aeronave despegó por la pista 30R del aeropuerto de Zaragoza, con la intención de realizar una serie de tomas y despegues en dicha pista. Durante el ascenso inicial el piloto notó que el viento empujaba el avión hacia su izquierda. Una vez que alcanzó el tramo de viento en cola, el piloto estabilizó la aeronave a 2.000 pies, observando poco tiempo después que la aeronave se movía ligeramente y comenzaba a ascender, por lo que tuvo que reducir potencia a fin de mantener 2.000 pies de altitud.



Realizó las comprobaciones previas al aterrizaje y contactó con el controlador, que le autorizó para una toma y despegue en la pista 30R con viento indicado de 300° de dirección y 10 nudos de intensidad. Decidió llevar a cabo la aproximación con un «punto» de «flap» (25°) y una velocidad de 80 nudos, que es ligeramente superior a la recomendada (75 nudos), y realizar la toma tal y como iba configurada la aeronave.

Según declaró el piloto, el viento empujaba la aeronave hacia su izquierda, lo que le obligó a corregir el rumbo con objeto de mantener la aeronave centrada en el eje de pista.

Asimismo, declaró que un poco antes del momento en que debía hacer la recogida percibió como la aeronave aumentaba su régimen de descenso y se «iba al suelo», a pesar de que la velocidad en ese momento era de 70 nudos. Realizó la maniobra de la recogida instantes antes de que la aeronave contactase con la pista, aunque no consiguió que este contacto fuese suave, lo que propició el rebote de la aeronave, que se fue de nuevo al aire.

El piloto volvió a efectuar la recogida antes de tomar contacto, si bien en esta ocasión tampoco consiguió que la toma fuese suave, volviendo a rebotar de nuevo la aeronave.

Finalmente, en el tercer intento de aterrizaje, la aeronave quedó en tierra. El piloto percibió que no podía ejercer el control direccional de la aeronave mediante los pedales.

Cuando la aeronave se detuvo pudo observar que los extremos de las palas de la hélice estaban doblados, de lo que dedujo que la pata de morro debía haberse dañado.

A continuación se comunicó con la torre de control a fin de notificar la incidencia y dar referencia de la situación de la aeronave, que estaba ocupando la pista.

Los servicios de extinción de incendios llegaron rápidamente al lugar en el que se encontraba la aeronave y procedieron a su retirada.

La pista permaneció cerrada durante 15 minutos, lo que produjo un retraso de 10 minutos en la salida de una aeronave de transporte.

1.2. Lesiones a personas

El piloto, único ocupante de la aeronave, resultó ileso.



1.3. Daños sufridos por la aeronave

Las palas de la hélice estaban dobladas hacia atrás en una longitud de unos 15 cm, medida desde sus extremos, como consecuencia de su contacto con el pavimento de la pista.

La horquilla de la pata de morro se había roto a la altura del eje de la rueda, lo que permitió el desprendimiento de ésta. La horquilla mostraba una deformación lateral.

1.4. Otros daños

No se produjo ningún otro daño.

1.5. Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia válida, título de piloto privado de avión. Su experiencia de vuelo alcanzaba las 56 horas.

1.6. Información de la aeronave

1.6.1. Aeronavegabilidad y mantenimiento de la aeronave

La aeronave disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad válido hasta el día 19 de mayo de 2004.

El historial de revisiones al que había sido sometida la aeronave es el siguiente:

- Revisión tipo D (1000 horas): 05-05-2001
- Revisión tipo C (500 horas): 14-05-2002
- Revisión tipo B (100 horas): 19-10-2002
- Revisión tipo B (100 horas): 09-03-2003
- Revisión tipo B (100 horas): 24-04-2003
- Revisión tipo B (100 horas): 05-06-2003

En el momento en el que se produjo el incidente la aeronave disponía de un potencial remanente hasta la próxima revisión de 1000 horas (tipo D) de 36 horas.

1.7. Información meteorológica

Los Metar's del aeropuerto de Zaragoza anterior y posterior al incidente son los siguientes:

```
1630 31013KT 9999 FEW040 27/09
      Q1016
1700 31014KT 9999 FEW040 26/09
      Q1016
```

En ambos el viento tenía dirección 310°, siendo su intensidad de 13 nudos a las 16:30 horas UTC¹ y de 14 a las 17:00 horas UTC. La visibilidad era superior a 10.000 metros, existiendo una capa de nubes de 1 a 2 octas a 4.000 pies. La temperatura descendió de 27 °C a las 16:00 horas UTC a 26 °C a las 17:00 horas UTC. El QNH se mantuvo en 1.016 Hpa.



¹ Para obtener la hora local hay que sumar dos horas.

2. CONCLUSIONES

Todo parece indicar que el piloto dedicó la mayor parte de su atención en mantener la aeronave centrada en la pista, descuidando el control de la velocidad de descenso. Tanto la primera como la segunda recogida fueron efectuadas demasiado tarde, lo que impidió conseguir una adecuada disminución de la velocidad vertical. A causa de ello la aeronave rebotó.

En el tercer contacto probablemente la toma fue de tres puntos (tren principal y de morro simultáneamente), o incluso tocó primero con la rueda de morro.

La deformación de la pata de morro y las marcas del neumático indican, además, que durante alguno de los botes de la aeronave sobre el pavimento, se produjo el deslizamiento de ésta hacia su derecha.

La escasa experiencia del piloto pudo ser un factor contribuyente en este incidente.